

## இணைப்பு II

மாணியக் கோரிக்கை, 40 மற்றும் 58 சாலைப் போக்குவரத்து பணிகள், சுப்பல் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்து 1992-93 ஆம் ஆண்டு கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு,

## 1. முன்னுரை:

1.1. அனைத்து மேம்பாடுகளின் அடிப்படைத் தேவைகளுக்கும் போக்குவரத்துத் துறை உறுதுணையாக இருப்பதால், அது பொருளாதார வளாச்சிக்கான மையப் பகுதிகளில் ஒன்றாகும். அனைத்து வணிகசெயல் நடவடிக்கைகளுக்கும் பணிகள் போக்குவரத்து சேவையே ஏற்ற மூலாதாரமாகும். அதன் அடிப்படையில், நகர், மாநகர், புறநகர் மற்றும் துரித பேருந்துகள் என பல்வேறு பேருந்துகள் மூலம் நியாயமான கட்டணங்களில், தமிழ்நாட்டிலுள்ள அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் பேருந்துகள் மக்களை இணைக்கும் பாலமாக தொடர்ந்து பணியாற்றி வருகின்றன.

## 1.2. தேசியமயமாக்கல்:

1.2.1. தமிழ்நாட்டில், பேருந்துப் போக்குவரத்தை அரசுடைமையாக்கும் நடவடிக்கை, பின்வரும் நடைமுறைகளின் மூலம் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது.—

(1) அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் புதிய வழித்தடங்களுக்கு அனுமதி விண்ணப்பித்தல்,

(2) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதிமுறைகளைப் பயன்படுத்தி வரைவுத் திட்டங்களை வெளியிட்டு அரசின் ஏற்பளிப்பை பெற்று வழித்தடங்களை அரசுடைமையாக்குதல் இவ்வாறு அறிவிக்கப்பட்ட வழித்தடங்களிலிருந்து தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களை நீக்குதல்,

(3) தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்து ஏற்பாட்டு முறை செயல்படுவதுடன் தொடர்புடைய வழித்தடங்கள், பேருந்துகள், ஏனைய உடைமைகள் ஆகியவற்றை கையகப்படுத்துவதற்குத் தனி சட்ட நடைமுறைகளை அறிமுகப்படுத்துதல்.

1.2.2. தமிழ்நாட்டில் பயணியர் வாகன சாலைப் போக்குவரத்தை அரசுடைமையாக்கும் பணியானது, 1948 ஆம் ஆண்டில் சென்னை மாநகரில் எல்லா வழித்தடங்களையும் அரசு எடுத்துக் கொண்டதிலிருந்து தொடங்கியது. 120 மைல் தொலைவிற்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித்தடங்களிலும் அரசுதான் போக்குவரத்துப் பணியை இயக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையின்

அடிப்படையில், தமிழ்நாடு அரசின் முன்னாள் போக்குவரத்துத் துறை, 1959 ஆம் ஆண்டில் தொலை தூர வழித் தடங்களி் பேருந்துகளை இயக்கியது. குறிப்பிட்ட தூரம் பகுதியில் பேருந்துகளை இயக்கி வந்த தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் உரிமங்களை புதுப்பிக்கும்போது அதனை தடுப்பதற்கான கொள்கை வழிமுறைகள் 1967-ல் வெளியிடப்பட்டன.

1.2.3. 1971 ஆம் ஆண்டில் இயற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள், பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின் கீழ் 50 பேருந்து அனுமதிகளும், அதற்கு மேலும் உரிமம் (பர்மிட்) வைத்திருக்கும் ஐந்து பேருந்து உரிமையாளர்களின் ஆலோத்து பேருந்து வழித்தடங்கள், பேருந்துகள், பணிகளின் ஆகியனவ மற்றும் பணியாளர்களும் கையகப்படுத்தப்பட்டு பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியனும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் மறுப்பட்டன. இதனையடுத்து அரசு 1973 ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்து ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தது. இது 5 ஆண்டுக் கால அளவில், மாவட்டம் மாவட்டமாக பயணிப் பேருந்து போக்குவரத்தை அரசுடைமையாக்க வகை செய்தது. இச்சட்டத்தின் கீழ், முழுவதுமாக அரசுடைமையாக்கப்பட வேண்டிய, முதல் மாவட்டம் நீலகிரி மாவட்டமாக இருந்தது. ஆனால், இச்சட்டம் மாநில அரசின் அதிகார வரம்பிற்கு அப்பாற்பட்டது என்று சென்னை உயர்நீதி மன்றம் தீர்ப்பு அளித்தது. எனினும் பின்னர் 1983-ல் உச்சநீதி மன்றத்தினால் இச்சட்டம் உறுதி செய்யப்பட்டது. உச்சநீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பு மற்றும் அரசின் முன்னுரிமைகள் ஆகியவற்றை கருத்தில் கொண்டும், தேசியமயமாக்கும் திட்டத்தினை படிப்படியாக நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்ற அரசின் கோட்பாட்டின்படியும் 1973 ஆம் ஆண்டின் சட்டத்திற்குத் திருத்தங்களைக் கொண்டு வந்து 1984-ல் ஒரு சட்டத்தினை இயற்றியது. இத்திருத்தங்களினால், 5 உரிமங்கள் (பர்மிட்) வரையில் வைத்திருக்கும் சிறு உரிமையாளர்கள் 1973 ஆம் ஆண்டு சட்டத்தின் விதிமுறைகளிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டனர். மேலும், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து புதிதாகப் பேருந்து அனுமதிகளைப் பெறவும், தற்போதுள்ள அனுமதியின் கால அளவு முடிவடையும்போது, அவர்கள் அதனை புதுப்பித்துக் கொள்ளவும் அனுமதிக்கப்பட்டனர். பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் சி.ஏ. 1758/86-ம் எண்ணில் செய்து கொண்டுள்ள மேல்முறையீட்டிற்கு 24-2-1987 அன்று அனுமதியளிக்கையில், அறிவிக்கப்பட்ட அனைத்து வழித்தடங்களிலும் (ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்டத்தின்கீழ் வரும் வழித்தடங்கள்) ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்டங்களின் இணைப்பு II-ல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவர்கள், அல்லாத எவரும் பயணிப் பேருந்துப் பணிகளை இயக்கலாகாது என்று உச்சநீதி மன்றம் தீர்ப்பளித்தது.

[1992 மார்ச் 24]

இதனையடுத்து, தமிழ்நாடு 1987 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதிமுறைகள்) சட்ட முன்வடிவு கொண்டு வரப்பட்டது. வரைவு ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித்தடங்கள் பகுதிகள் ஆகியவற்றின்கீழ் வரும் வழித்தடங்களில் பேருந்து போக்குவரத்துப் பணியை மேற்கொள்ளும் பொருட்டு உரிமையாளர்கள் அனுமதி பெற இச்சட்ட முன்வடிவு வகைசெய்தது. பின்னர் இச்சட்ட முன்வடிவு ரத்து செய்யப்பட்டது.

போக்குவரத்துப் பணிகளின் இயல்பான அதிகரிப்பு மற்றும் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை விடுவது ஆகியவை குறித்த பொறுப்புகளை நிறைவேற்று வதோடு 3 முதல் 4 ஆண்டு காலத்திற்குள் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பேருந்துகளை இயக்குவதை நிறுத்திவிடக் கூடிய அனைத்து வழித்தடங்களிலும் பேருந்துகளை இயக்குவது அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு கடினமாக இருக்குமென கருதப்பட்டதால் தனியார் பேருந்து உரிமைகளை பட்டியலிவிருந்து நீக்கும் கொள்கையை படிப்படியாக செயல்படுத்த அரசு முடிவு செய்தது.

1.2.4. எனினும் 1973 ஆம் ஆண்டைய தேசியமயமாக்கும் சட்டத்தினை அதன் மூலவடிவிற்கு மீண்டும் கொண்டு வருவதென தீர்மானித்து அதற்கேற்ப 1990-ல் தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது. இச்சட்ட முன்வடிவு 1984-ல் மூலச் சட்டத்திற்குக் கொண்டு வரப்பட்ட திருத்தங்களை மீண்டும் திருத்தி அமைக்க வகை செய்வதுடன் தேசிய மயமாக்கும் திட்டத்தை பத்து ஆண்டு காலத்திற்குள் நிறைவு செய்வதற்கும் வகை செய்தது. 1,000 மற்றும் அதற்குமேலும் மக்கள் தொகை கொண்ட கிராமங்களுக்கு பேருந்து வசதி அளிப்பதற்கு முழுக் கவனம் செலுத்த வேண்டிய அவசரத் தேவையின் அடிப்படையில் 1990 ஆம் ஆண்டைய சட்ட முன்வடிவை திரும்பப் பெறலாம் என்று தற்போது முடிவுசெய்யப்பட்டுள்ளது.

1.2.5. 1976—89 ஆம் ஆண்டுகளில் மோட்டார் வாகன சட்டத்தின்படி ஏறத்தாழ 900 வரைவுத் திட்டங்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் வெளியிடப்பட்டன. இவ்வாறு வெளியிட்டு பத்தாண்டுகளுக்கும் மேலாகியும் இத்திட்டங்கள் குறித்து விசாரணை செய்யப்படவுமில்லை, ஒப்புதலளிக்கப்படவுமில்லை. இதற்கிடையில் மோட்டார் வாகனச் சட்டம் 1988, 1-7-1988 முதல் அமுலுக்கு வந்தது. 1988 மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் 100-வது பிரிவின்படி அரசின் தேசியமயமாக்கும் திட்டக் கருத்துக்களுக்கு ஓரரண்டிற்குள் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட வேண்டும். இல்லையெனில் அவை காலாவதியாகிவிடும். தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களால் ஆட்சேபணை எதுவும் தெரிவிக்கப்படாத வரைவுத் திட்டங்களை உள் துறை பரிசீலனை

[1992 மார்ச் 24]

செய்து 1990 ஜூன் இறுதியில் 250 வரைவுத் திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளித்து ஆணை பிறப்பித்தது. திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளித்ததை எதிர்த்து தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் உயர்நீதிமன்றத்தில் மனுக்கள் தாக்கல் செய்தனர். 31-10-1990 ஆம் நாளன்று, சென்னை உயர் நீதிமன்ற பகுதி நடுவர் ஆயம், பல்வேறு பேருந்து வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்குவதற்காகத் தீட்டப்பட்ட வரைவுத் திட்டங்கள் குறித்து முடிவு ஒன்றை எடுக்க வகை செய்யும் விசாரணை அறிவிப்பினைத் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்பட்ட அனைத்து நடைமுறைகளையும் ரத்து செய்துள்ளதோடு, திட்டங்களுக்கு ஒப்புதலளிக்கும் அரசாணை செல்லாது என்றும், 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 100-வது பிரிவையும், இந்திய அரசியலமைப்புச் சட்டத்தின் 13, 14 ஆகிய பிரிவுகளையும் மீறுவதாகும் என்றும் தீர்ப்பு அளித்துள்ளது. அரசு உள்துறையும் அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களும் உயர் நீதிமன்றம் அளித்த தீர்ப்பிற்கு எதிராக உச்சநீதிமன்றத்தில் சிறப்பு அனுமதி மனுக்களை தாக்கல் செய்துள்ளன. அவை விசாரிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

## 2. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள்:

2.1. தமிழக மக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகள் 15 போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் மிகச் சிறந்த முறையில் நிறைவு செய்யப்படுகின்றன. புறநகர் பகுதிகள் மட்டுமின்றி, மிகவும் உள்ளடங்கிய ஊரகப் பகுதிகள் மற்றும் மலைப் பகுதிகளுக்கும் நம்பகமானதும், மிகச் சிறந்த முறையில் ஒருங்கிணைந்ததுமான சேவையை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஆற்றி வருவது யாவரும் அறிந்த ஒன்றாகும். நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் கீழ் அமைக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் எணிகக் கொள்கைகளின் அடிப்படையில் செயலாற்றுகின்றன. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடங்கப்பட்ட நாள், இயக்கப் பரப்பு போன்றவை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.—

தொடர் எண்ணும் கழகத்தின் பெயரும்.

செயல்படத் தொடங்கிய நாள்.

முக்கிய இயக்கப் பரப்பு.

31-1-1992  
அன்றிருந்தபடி  
பேருந்துகளின்  
எண்ணிக்கை.

1992 மார்ச் 24]

இணைப்புகள்

197

| (1)                                                  | (2)                                                                                           | (3) | (4)   |
|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-------|
| 1 பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.              | 1972, சனவரி சென்னை பெருநகர்ப் பகுதி, 1ஆம் நாள்.                                               |     | 2 337 |
| 2 பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை.             | 1972, சனவரி மதுரை காமராசர் மாவட்டங்கள். 17ஆம் நாள்.                                           |     | 965   |
| 3 சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்.         | 1972, மார்ச் கோயம்புத்தூர், நீலகிரி 1ஆம் நாள். மாவட்டங்கள்.                                   |     | 1,362 |
| 4 சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணம்.            | 1972 மார்ச் தஞ்சாவூர், நாகப்பட்டினம் 1ஆம் நாள். காயிதே மில்லத் மாவட்டங்கள்.                   |     | 736   |
| 5 அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்.                 | 1973, பிப்ரவரி சேலம் மாவட்டம் 15ஆம் நாள்.                                                     |     | 757   |
| 6 கட்டப்பொம்மன் போக்கு வரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி. | 1974 சனவரி திருநெல்வேலி கட்டப்பொம்மன் 1ஆம் நாள். சிதம்பரனார் மாவட்டங்கள்.                     |     | 755   |
| 7 தந்தை பெரியார் போக்கு வரத்துக் கழகம், விழுப்புரம். | 1975 சனவரி நென்னாற்காடு மாவட்டம் 16ஆம் நாள். செங்கல்பட்டு எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டத்தின் தென்பகுதி. |     | 1,067 |
| 8 திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம்.                  | 1980, ஏப்ரல் தமிழ்நாடு மாநிலம் முழுவதற்கும் 1ஆம் நாள். விரைவுப் பேருந்துகள்.                  |     | 926   |

| (1)                                                         | (2)                                                                                                                                    | (3) | (4)   |
|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-------|
| 9 பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், வேலூர்.        | 1982, டிசம்பர் வடஆற்காடு-அம்பேத்கார், 1ஆம் நாள். திருவண்ணாமலை-சம்புவராயர் மாவட்டங்கள், செங்கல்பட்டு எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டத்தின் வட பகுதி. |     | 1,002 |
| 10 மருதுபாண்டியர் போக்கு வரத்துக் கழகம், காரைக்குடி.        | 1983, ஏப்ரல் புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம், 1ஆம் நாள். பசும்பொன் முத்துராமலிங்கத் தேவர் மாவட்டங்கள்.                                      |     | 664   |
| 11 ஜீவர் போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு.                       | 1983, ஏப்ரல் பெரியார் மாவட்டம் 1ஆம் நாள்.                                                                                              |     | 756   |
| 12 நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில்.                | 1983, ஏப்ரல் கன்னியாகுமரி மாவட்டம் 1ஆம் நாள்.                                                                                          |     | 557   |
| 13 தீரன் சின்னமலை போக்கு வரத்துக் கழகம், திருச்சிராப்பள்ளி. | 1985, ஏப்ரல் திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம் 1ஆம் நாள்.                                                                                     |     | 770   |
| 14 இராணி மங்கம்மாள் போக்கு வரத்துக் கழகம், திண்டுக்கல்.     | 1986, ஏப்ரல் திண்டுக்கல் அண்ணா மாவட்டம் 1ஆம் நாள்.                                                                                     |     | 623   |
| 15 அன்னை சத்தியா போக்கு வரத்துக் கழகம், தர்மபுரி.           | 1987, ஏப்ரல் தருமபுரி மாவட்டம் 1ஆம் நாள்.                                                                                              |     | 551   |

மொத்தம் ..

13,828

11992 மார்ச் 24

198

இணைப்புகள்

1992 மார்ச் 24]

2.2. புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். போக்குவரத்துக் கழகம்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்பாடு குறித்து ஆராய் வதற்கென திரு. தில்லைநாயகம் தலைமையில் அமைக்கப்பட்ட நிபுணர்குழுவின் பரிந்துரையின் அடிப்படையில், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகங்களை இரண்டாகப் பிரித்து “புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். போக்குவரத்துக் கழகம்” என்ற பெயரில் புதிய போக்குவரத்துக் கழகத்தை அமைக்க அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. இது காஞ்சிபுரத்தை தலைமையிடமாகக் கொண்டு செங்கல்பட்டு-எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டத்தில் இயங்கும். இப் புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் 1-4-1992 முதல் செயல்படத் துவங்கும்.

3. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சாதனை :

3.1. தமிழ்நாட்டிலுள்ள அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்து பயன்பாடு நாட்டிலேயே மிக உயர்ந்த நிலையில் உள்ளது. 1990-91 ஆம் ஆண்டில் 370.36 கி.மீ. பேருந்து/நாள் ஆக இருந்த ஊர்தி பயன்பாடு 31-1-1992இல் 380-21 கி.மீ. பேருந்து நாள் ஆக உள்ளது. 31-1-1992 வரை ஊர்தி பயன்பாட்டுத் திறன் 90.83 சதவிகிதமாக உள்ளது. இது இந்தியாவிலேயே அதிகமானவைகளில் ஒன்றாகும். 1992 சனவரி நிலவரப்படி மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 13,828 பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றன. இப் பேருந்துகளில் கிராமங்களின் உட்பகுதியில் வசிக்கும் மக்களின் நன்மைக்காக இயக்கப்படும் 388 குறு பேருந்துகளும் (Mini Buses) மற்றும் சிறு பேருந்துகளும் (Small bus) அடங்கும். இப்பேருந்துகளில் நாளொன்றிற்கு சுமார் 140.77 இலட்சம் பயணிகள் பயணம் செய்கின்றனர். மேலும், நாளொன்றுக்கு 46.33 இலட்சம் கி.மீ. வரை இப்பேருந்துகள் செல்லுகின்றன. 1991-92 நிதியாண்டில் (சனவரி 1992 வரை) 72.75 கோடி ரூபாய் மதிப்பீட்டில் 1,535 புதிய பேருந்துகளை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அறிமுகப்படுத்தின. இதில், 1,142 பேருந்துகள் கழிவு செய்யப்பட்ட பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக விடப்பட்டவை. எஞ்சிய 393 பேருந்துகள் புதிய தடங்களிலும் ஏற்கெனவே உள்ள வழித் தடங்களில் இயங்கி வரும் பேருந்துகளோடு கூடுதலாகவும் சேர்க்கப்பட்டு இயக்கப் பட்டன. இதனால் 301 கிராமங்களில் வசிக்கின்ற 6.21 இலட்சம் மக்கள் பயனடைந்துள்ளனர். இந்த புதிய வழித்தடங் களில் பேருந்துகளை இயக்குவதால் போக்குவரத்துக் கழகங் களுக்கு இழப்பு ஏற்படும் என்றாலும் கிராமப் பகுதியில் வசிக்கும் மக்களுக்கு உதவு வேண்டும் என்கிற சமுதாய நோக் குடன் புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை கழகங்கள் தொடர்ந்து இயக்கி வருகின்றன.

[1992 மார்ச் 24]

3.2. இயக்கத்தின் மற்றும் தொழில் நிர்வாகத்தின் தமிழ் நாட்டிலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தனியொரு புகழினைப் பெற்றுள்ளன. இந்தத் திறமையினால், 1991-92-இல் வணிகச் சூழ்நிலைகள் சாதகமாக இல்லாத நிலையிலும், அவற்றைப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் திருப்தி அளிக்கும் வகையில் சமாளிக்க முடிந்தது. (மாறுபடும் செலவினம் மற்றும் மாறாத செலவினம் ஆகிய இரண்டும் 1991-92-ல் கணிசமான அளவிற்கு உயர்ந்துள்ளன.) 1990-91-ல் மத்திய அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கான டீசல் பயன்பாட்டில் 10 சதவீத வெட்டினை விதித்தது. எனவே, டீசல் பற்றாக்குறையின் காரணமாக போக்குவரத்துக்கழகங்கள் பேருந்துகள் பலவற்றை குறைக்க வேண்டிய கட்டாயத்திற்கு ஆளாயின. மிகக் குறைந்த மக்களை மட்டுமே பாதிக்கும் வகையில் இவ்வகை பேருந்து குறைப்பு செயலாக்கப்பட்டது. டீசல் விநியோகத்தில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றத்தின் காரணமாக நிறுத்தப்பட்டப் பேருந்துகளில் பெரும்பான்மையானவை மீண்டும் இயக்கப் பட்டன.

1991-92-க்கான வரவு-செலவு மதிப்பீட்டின்படி, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 1991-92 ஆம் ஆண்டின் 62.10 கோடி ரூபாய் நிகர இழப்பினை அடையும் என்று எதிர்பார்க்கப்பட்டது. எனினும் பயணக் கட்டண மாற்றத்தின் விளைவாக ஏற்பட்ட முன்னேற்றத்தினால் திருத்திய வரவு செலவு மதிப்பீட்டின்படி சுமார் 27 கோடி ரூபாய் இழப்பு மட்டுமே ஏற்படும் என்ற நிலை உருவாகியுள்ளது. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மாணவர்களுக்கு விநியோகிக்கிற இலவச மற்றும் சலுகை பயணச்சீட்டினால் ஏற்படுகின்ற நட்டத்தை எந்த அளவிற்கு அரசு ஈடு செய்கிறதோ அந்த அளவிற்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிகர இழப்பும் குறையும். டீசல் டயர், டியூப் மற்றும் உதிரி பாகங்கள் போன்ற இடு பொருள்களின் விலை 20 சதவீதத்திற்கும் கூடுதலாக உயராத இடுநதிருக்குமானால் மேற்கூறிய நிகர இழப்பு மேலும் குறைந்திருக்கும். நுகர்வோர் விலைவாசி குறியீட்டளவு உயர்வின் காரணமாக நிர்வாகச் செலவும் 13.22 சதவீத அளவு உயர்ந்தது.

3.3. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களுடைய சேவையை மேம்படுத்துவதில் நவீன தொழில் நுட்பங்களைக் கையாள்வதில் முன்னிலையில் உள்ளன. ஊதிய விவரங்களைக் கணக்கிடல், பொருள் விவரப் பட்டியல் தயாரித்தல் வழித்தட ஆய்வு, நிதி கணக்கிடல் போன்ற பல்வேறு முக்கிய பணிகளுக்கு பெரும்பாலான போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கணணிப்பொறிகளை (Computer) பயன்படுத்தி வருகின்றன. நெடுந்தொல்லை செல்லும் விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்ற திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் குறிப்பிட்ட சில இடங்களில் பொது மக்கள் பயணச் சீட்டுக்களை முன்கூட்டியே வாங்குவதற்காக கணணிப்பொறிகளை பயன்படுத்தி வருகின்றது.

1992 மார்ச் 24]

3.4. தமிழ்நாட்டிலுள்ள பெரும்பாலான போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பேருந்துகள் இயக்குவதை நன்கு கண்காணிக்கும் பொருட்டு பல்வேறு பணிமனைகள், கிளை பணிமனைகள், வருகை நேரப் பதிவிடம் பேருந்து நிலையங்கள் ஆகியவற்றை இணைக்கின்ற கம்பியில்லாத் தொலைத் தொடர்பு முறையை செயலுக்குக் கொண்டு வந்துள்ளன. விபத்து, பேருந்து பழுது படல், போக்குவரத்தை முறைப்படுத்தச் செயல்படுத்தும் தற்காலிக வழித்தட மாற்றம் ஆகிய நேரங்களில் உடனடியாக உரிய நடவடிக்கை எடுக்கும் பொருட்டு பேருந்துகள் செல்வதைக் கண்காணிக்க பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகமும், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகமும், கம்பியில்லாத் தொடர்பு வசதியுடைய இயலூர்திகளை பயன்படுத்துகின்றன.

### 3.5. மாற்று எரிபொருள் ஆய்வு

3.5.1. மாற்று எரிபொருள் வழிவகைகளைக் காணும் பொருட்டு, அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகின்றன. இயற்கை எரிவாயுவை ( Compressed Natural Gas ) பேருந்துகளில் உபயோகிப்பது குறித்து சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலை மற்றும் தமிழ்நாடு எரிசக்தி வளர்ச்சி நிறுவனத்துடன் சேர்ந்து ஒரு முன்னோடி ஆய்வுத் திட்டத்தினை நடத்தி வருகின்றது. இது சம்பந்தமாக மாற்று உபகரணங்கள் பொருத்துவதற்கு ஆகும் செலவுத் தொகையை ரூ. 8.20 இலட்சத்தை சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஏற்குமாறு அரசு கேட்டுக் கொண்டது. ஒரு மாற்று உபகரணத்திற்கு (வரிகள் நீங்கலாக) ரூ. 80,000 ஆகிறது.

3.5.2. தற்போதுள்ள எண்ணெய் பற்றாக்குறையைக் கருத்திற்கொண்டும், இறக்குமதி செய்யப்படும் எண்ணெயை நம்பி இருக்கும் தன்மையைக் குறைக்கும் பொருட்டும் மாற்று எரிபொருளை உபயோகிப்பது பற்றி பரிசீலித்து முடிவெடுக்க வேண்டிய நிலை உள்ளது. எண்ணெய் உபயோகிப்பதை மிச்சப் படுத்தவும் அதனால் ஏற்படும் அந்நியச் செலவாணியைச் சேமிக்கும் பொருட்டும், இரைச்சல் மற்றும் மாசு ஏற்படுவதைத் தவிர்க்கும் பொருட்டும், மின்கலப் பெட்டியால் இயங்கும் சில பேருந்துகளைச் சோதனை முறையில் இயக்க அரசு தீர்மானித்துள்ளது. இது சம்பந்தமாக சென்னையில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஐந்து பேருந்துகளையும், ஊட்டியில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஐந்து பேருந்துகளையும் பரிசோதனை முறையில் இயக்கிட அரசு அறிவுரை வழங்கி உள்ளது.

3.5.3. மாசு ஏற்படுவதைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு எத்தனால் ( Ethanol ) மற்றும் மசல் ஆகிய இரண்டு எரிபொருளையும் உபயோகித்து சில பேருந்துகளைப் பரிசோதனை மூலம் இயக்கிட பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், தீர்மானித்துள்ளது.

[1992 மார்ச் 24]

**3.6. பயணிகளுக்கு வசதிகள் :**

3.6.1. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பயணிகளின் வசதிகளை பெருக்கிட நடவடிக்கை மேற்கொண்டு வருகின்றன. துரிதப் பேருந்துகளில், ஒரு இடத்திற்கு சென்று திரும்ப முன்பதிவு செய்யும் முறை, இந்தியாவிலேயே முதன் முதலாக திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. மதுரை மற்றும் திருச்சியிலிருந்து சென்னைக்கு சென்று திரும்பும் மேலும், சென்னையிலிருந்து பெங்களூருக்கு சென்று திரும்பும் பயணிகளுக்கு முதன் முறையாக இவ்வசதி செயல்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இதன் மூலம் பெறப்படும் அனுபவத்தின் அடிப்படையில் இத்திட்டம் மற்ற பகுதிகளுக்கும் படிப்படியாக விரிவுபடுத்தப்படும். பயணிகள் விரும்பினால் ஒரு வழி பயணத்துக்கும் இதனை பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம். பயணம் செய்யும் நாளுக்கு 9 நாட்களுக்கு முன்னரே முன்பதிவு செய்யும் வசதி உள்ளது.

3.6.2. பயணியர் விரும்பியவாறு பயணம் செய்ய மாதாந்திரச் சலுகை பயணச் சீட்டுகளை பயணிகளின் நலனை முன்னிட்டு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. இதன் சிறப்பு அம்சங்கள் பின்வருமாறு :—

1. இந்தப் பயண அட்டையை யார் வேண்டுமானாலும் பயன்படுத்தலாம். இது மாற்றக்கூடிய ஒன்று.

2. எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும் கணக்கின்றி பயணம் செய்யலாம்—

(1) மாதச் சலுகை பயணச் சீட்டு 200 ரூ.

(2) வாரச் சலுகை பயணச் சீட்டு 50

(3) விரும்பியவாறு பயணம் செய்யும் தினப் பயணச் சீட்டு 10

3.6.3. பொருட்காட்சி மற்றும் விழாக்களுக்குச் சிறப்புப் பேருந்து வசதி.—பொருட்காட்சிகள் மற்றும் விழாக்களின்போது தமிழ்நாட்டில் சிறப்புப் பேருந்துகள் நெரிசல்களைத் தவிர்க்கத் தேவையான எண்ணிக்கையில் விடப்படுகின்றன. பேருந்து இயக்க ஒழுங்கு முறைக்காக ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. பயணிகளின் வசதிக்காக தேவையான இடங்களில் பந்தல்கள் மற்றும் குடிநீர் வசதிகள் மற்றும் சிறுநீர் கழிப்பிட வசதிகள் செய்யப்படுகின்றன.

1992 மார்ச் 24]

மகாமகம் 1992-ஐ முன்னிட்டு விழாவில் கலந்து கொள்ளும் பக்தர்களுக்காக, சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் மாநிலத்தின் ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் (திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் உட்பட) சிறப்புப் பேருந்துகளை 16—2—1992 முதல் 20—2—1992 வரை இயக்கின. இந்த நாட்களில் 39,380 நடைகள் இயக்கப்பட்டன. சுமார் 32.34 இலட்சம் பயணிகள் இந்த சிறப்பு இயக்கத்தினால் பயனடைந்தனர்.

#### 4.0. சமூக நல நடவடிக்கைகள் :

4.1. இம்மாநிலத்திலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மூலமாகப் பொது மக்களுக்குத் தேவையான பல்வேறு சமூக நல நடவடிக்கைகளை அரசு செயல்படுத்தியுள்ளது. பள்ளிக் கல்வி இயக்குநர் மற்றும் ஆரம்பக் கல்வி இயக்குநர் கட்டுப் பாட்டில் இயங்கி வரும் பள்ளிகளில் எட்டாவது வகுப்பு வரை பயிலும் மாணவ, மாணவிகள் அரசு போக்குவரத்துப் பேருந்து களில் இலவசமாகச் சென்று வர அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். ஏனைய பள்ளி மாணவர்கள், கல்லூரிகள் மற்றும் பிற நிறுவனங் களில் பயிலும் மாணவர்கள் 50 சதவீதம் கட்டணச் சலுகையில் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்திட அனு மதிக்கப்படுகின்றனர். இந்த 50 சதவீதச் சலுகை சுயநிதி பொறியியல் கல்லூரி மற்றும் பாலிடெக்னிக் மாணவ, மாணவ் யருக்கு நீட்டிக்க அண்மையில் அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. 1990-92ஆம் ஆண்டில் சுமார் 13.89 இலட்சம் மாணவர்கள் இந்தச் சலுகையினால் பயனடைந்துள்ளனர். நெரிசல் மிக்க நேரங்களில், பள்ளி செல்லும் மாணவிகளுக்கும், பணிக்குச் செல்லும் மகளிர் ஆகியோரின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யும் நோக்கில் மாநகரங்களில் மகளிர் பேருந்துகள் கணிசமான அள விற்கு இயக்கப்படுகின்றன.

4.2. சுதந்திரப் போராட்ட வீரர்களும், எல்லைப் போராட்ட வீரர் மற்றும் மொழிக் காவலர்களும் அரசுப் பேருந்துகளில் இலவசமாகச் செல்ல அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ளனர்.

4.3. புற்று நோயால் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் மருத்துவச் சிகிச்சைக்காகப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

4.4. 20 வயதிற்கு உட்பட்ட 50 சதவிகிதம் உடல் ஊன முற்ற மற்றும் காது கேளாத சிறுவர் சிறுமியர்கள் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலும் (திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் தவிர) பள்ளிக்கும் மருத்துவ மனைக்கும் வீட்டிலிருந்து சென்று திரும்ப இலவச பயணச் சீட்டு வழங்கப்படுகிறது. இச்சலுகை கல்லூரியில் படிக்கும் மாணவர்களுக்கும், பயிற்சி கூடங்களில் பயிலும் மாணவர்களுக்கும் விரிவாக்கப்பட்டுள்ளது. 50 விழுக்காடும் அதற்கு மேலும்

[1992 மார்ச் 24]

உடல் ஊனமுற்றோருக்கு தற்பொழுது சமூக நலத் துறையால் வழங்கப்படும் அடையாள அட்டையின் அடிப்படையில் இலவசப் பயணச் சீட்டு வழங்கப்படுகிறது. மேலும், மனவளர்ச்சி குன்றியவர்களுக்கான சமூக நலத்துறையால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட இல்லங்களில் பயிலும் மன வளர்ச்சி குன்றியவர்கள் மட்டும் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் (திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் நீங்கலாக) அனைத்துப் பேருந்துகளிலும் பள்ளிகள், மருத்துவமனை, பயிற்சி மையம், தொழிற்பேட்டை ஆகியவைகளுக்கு ஒரு துணையுடன் இலவசமாகச் சென்று வர அனுமதி அளிக்கப்படுகிறது. பார்வையில் 50 சதவீதம் அதற்கு மேலும் குறைபாடு உடையவர்கள் வீட்டிலிருந்து மருத்துவமனை கல்வி நிலையம், பயிற்சி மையம், கல்லூரி, தொழிற்கூடம் மற்றும் பிற இடங்களுக்கும் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் (திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் நீங்கலாக) அனைத்துப் பேருந்துகளிலும் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

4.5. சில குறிப்பிட்ட நிபந்தனைகளுக்குட்பட்டு பத்திரிக்கை நிருபர்கள் கழகப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். மாண்புமிகு சட்டப்பேரவை உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுவதுடன் அவர்களது கணவர்/மனைவியுடன் சேர்ந்து பயணம் செய்யவும் இச்சலுகை நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது.

### 5. விபத்து தவிர்த்தல் :

5.1. விபத்தினைத் தவிர்த்து பாதுகாப்பான பயணத்தினை உறுதி செய்யும் பொருட்டு மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகின்றன. விபத்தின் பணிபுரிய ஓட்டுநர்களை ஊக்குவிப்பதற்காக மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பாதுகாப்பாகப் பணிசெய்யும் ஓட்டுநருக்கு பரிசு வழங்கும் திட்டத்தை ஏற்படுத்தி செயல்படுத்தி வருகின்றன. போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் ஏற்படும் விபத்துக்கள் குறைக்கப்பட வேண்டும் என்று அரசு கருதியதாலும், ஓட்டுநர்களுக்கு விபத்தின்றி பணிபுரிய வேண்டும் என்ற நோக்கத்தினை உருவாக்கும் வகையிலும் இந்த அரசு இத்திட்டத்தின் கீழ் தற்பொழுது வழங்கப்படும் தொகையிலும் கூடுதலாக ரூ. 50 வழங்க ஆணை வெளியிட்டுள்ளது. மேலும், தொடர்ந்து 5 ஆண்டுகளுக்கு மேல் விபத்தின்றி பணி செய்த ஓட்டுநர்களுக்கு, முந்தைய ஆண்டில் வழங்கப்பட்ட தொகையைக் காட்டிலும், அதிகமாக வழங்கப்படும் கூடுதல் தொகை விகிதம் ரூ. 75லிருந்து ரூ. 100 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர் பணியாளர் தொகுதியினை ஏற்படுத்தும் வகையில், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஓட்டுனர் பயிற்சிக்கூடங்களை ஏற்படுத்தியுள்ளது. விபத்தினைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்ற உணர்வினை ஓட்டுநர்கள் மத்தியில் உருவாக்கும் வகையில் புணர் பயிற்சி வகுப்புகள் (Refresher Course) நடத்தப்பட்டு

1992 மார்ச் 24]

வருகின்றன. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுனத்தைச் சார்ந்த கும்மிடிப்பூண்டி கிளையில் ரூ. 30 இலட்சம் மதிப்புடைய ஓட்டுநர் பயிற்சிவெளி (Driving Range) அமைக்கப்பட்டுள்ளது. அதுபோலவே ஓட்டுநர் பயிற்சி மையங்களை மதுரை, பொள்ளாச்சி, நாமக்கல், திருச்சிராப்பள்ளி ஆகிய இடங்களில் அமைக்க வேண்டி அதற்கான நடவடிக்கைகள் தொடர்ந்து எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

5.2. பேருந்துகளைச் சிறப்பாக இயக்கும் திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் நோக்கத்துடன் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஓட்டுநர் பயிற்சிக்குக் கொடுக்க ஒரு திட்டத்தை ஏற்படுத்தியுள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ் நல்ல உடல் அமைப்புள்ள பள்ளி இறுதித் தேர்வில் தேர்ச்சி பெற்ற இளைஞர்களை தேர்வு செய்து, அவர்களுக்கு 12 வாரங்களுக்கு கனரக மோட்டார் வாகனங்களை இயக்குதல் மற்றும் பேருந்தில் ஏற்படும் சிறு, சிறு பழுதுகளை சரிபார்த்தல், பொதுமக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி போன்றவைகளில் தீவிர பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

5.3. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சாலை விபத்துக்களை பெருமளவு குறைக்கும் பொருட்டு அரசு அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழக ஓட்டுநர்களுக்கும் பாதுகாப்பு வழிமுறைகள் அறியும் முகாம் ஒன்றினை படிப்படியாக நடத்துமாறு அரசு ஆணையிட்டது. பல்வேறு துறைகளைச் சார்ந்த மருத்துவ, மனநல, அறிஞர்கள் மற்றும் காவல் நெடுஞ்சாலைத் துறை அதிகாரிகள் இதில் பங்கு பெறுகின்றனர். சாலைப் பாதுகாப்பில் முக்கியத்துவம், முதலுதவி, பொதுவான விதி மீறல்களை தடுப்பதற்கான அவசியம் போன்றவை குறித்து நிகழ்வு ஆய்வுமுறை மற்றும் கலந்துரையாடல்கள் மூலம் போக்குவரத்துக் கழக ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துநர்களுக்கு எடுத்துச் சொல்லப்படுகிறது. இதில் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த மூத்த அதிகாரிகளும் பங்கு பெறுகின்றனர். சாலைப் பாதுகாப்பான வழிமுறைகளை உறுதி செய்யும்பொருட்டு சாலைப் பாதுகாப்புப்பற்றிய வீடியோ படங்களை ஓட்டுநர்களுக்கு காண்பிக்குமாறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளன. இந்த வீடியோ படத்தை இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம் தயாரித்துள்ளது.

## 6. தொழிலாளர் நல்வாழ்வுத் திட்டங்கள் :

6.1. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும்போது மக்களுக்கு பணியாற்றுவதுடன், அப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கும் தொடர்ந்து நன்கு கவனித்து வருகிறது.

[1992 மார்ச் 24]

6.2. தொழிலாளர் சங்க பிரதிநிதிகள் மற்றும் மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகத்தினிடையே மூன்று வருடங்களுக்கு ஒரு முறை புதிய ஊதிய ஒப்பந்தம் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது: கடைசியாக ஏற்படுத்தப்பட்ட புதிய ஒப்பந்தம் 1—9—1989 முதல் செயல்படுத்தப்பட 1989 ஆகஸ்ட்—செப்டம்பரில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. இதற்கு அடுத்த ஊதிய ஒப்பந்தம் 1—9—1992 முதல் ஏற்படுத்தப்படல் வேண்டும். 1989-ஆம் ஆண்டிற்கான திருத்திய ஊதிய விகிதங்கள் தொழிற்சாலை பணியாளர்களுக்கான அனைத்திந்திய நுகர்வோர் விலை விகித புள்ளியின் அடிப்படையில் 650 புள்ளிகளுக்கு இணைக்கப்பட்டுள்ளது. (அடிப்படை : 1960—100).

6.3. சில பணியாளர் தொகுதிகளுக்கான திருத்திய சம்பள விகித விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :

| பணித் தொகுதி.          | 1—9—1989க்கு முன்பாக ஊதிய விகிதம். | 1—9—1989 முதல் ஊதிய விகிதம்.     |
|------------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| (1)                    | (2)                                | (3)                              |
| அலுவலக உதவியாளர்       | 540—10—680                         | 740—15—950                       |
| நடத்துனர்              | 560—10—640—<br>15—730              | 760—15—880—<br>20—1,000          |
| ஓட்டுநர்               | 575—10—655—<br>15—745              | 780—15—900—<br>20—1,020          |
| இளநிலை உதவியாளர்       | 620—15—875                         | 820—20—1,160                     |
| பணிமனை கண்காணிப்பாளர். | 1,130—50—<br>1,380—60—<br>2,100.   | 1,330—55—<br>1,605—65—<br>2,385. |

6.4. இந்த ஊதிய ஒப்பந்தத்தில் சில முக்கிய சாராம்சங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

6.4.1. பணியாளர்களுக்கு திருத்திய ஊதிய விகிதத்தின்கீழ் ஊதியம் நிர்ணயிக்கப்படும்பொழுது பத்து ஆண்டுக் காலம் பணி முடிந்தவர்களுக்கு அந்தப் பணித் தொகுதிக்குரிய திருத்திய ஊதிய விகிதத்தில் ஒரு ஆண்டு ஊதிய உயர்வுத் தொகையும் 20 ஆண்டு காலம் பணிக்காலம் முடிந்தவர்களுக்கு திருத்திய ஊதிய விகிதத்தில் இரண்டு ஆண்டு ஊதிய உயர்வுத் தொகையும் அவர்களது அடிப்படை ஊதியத்தில் சேர்த்து வழங்கப்படும்.

1992 மார்ச் 24]

6.4.2. ஆண்டொன்றுக்கு அனுமதிக்கப்பட்டு வந்த மருத்துவ விடுப்பு (Sick Leave) காலம் ஒன்பதிலிருந்து பதினொன்று நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

6.4.3. தேசிய மற்றும் பண்டிகை விடுப்பு நாட்கள் சட்டம் மற்றும் விதிகளின் கீழ் (National and Festival Holidays Act and Rules) பணியாளர்களுக்கு வழங்கப்படும் விடுமுறை நாட்களுக்கு, கூடுதலாக ஒரு ஆண்டிற்கு ஒரு நாள் விடுப்புப் பண்டிகை விடுமுறை நாட்களாக அனுமதிக்கப்படுகிறது.

6.4.4. புற்றுநோய், காசநோய், தொழுநோய் மற்றும் வாத நோயால் தாக்கப்பட்ட பணியாளர்களும் இருதய அறுவை சிகிச்சை அல்லது சிறுநீரக அறுவை சிகிச்சை செய்துகொண்ட பணியாளர்களும் நடைமுறையில் உள்ள விதிகளின்படி மருத்துவ சான்றிதழின் அடிப்படையில் முதல் மூன்று மாதங்களுக்கு முழுச் சம்பளமும் அடுத்த ஒன்பது மாதங்களுக்கு அரை சம்பளத்துடன் கூடிய சிறப்பு மருத்துவ விடுப்பும் எடுக்க அனுமதிக்கப்படுவர். கருப்பை நீக்கத்திற்காக சிகிச்சை செய்துக் கொள்ளும் பெண் ஊழியர்களுக்கு ஒரு சிறப்பு மருத்துவ விடுப்பாக மருத்துவச் சான்றிதழின் பேரில் அரை சம்பளத்துடன் கூடிய மூன்று மாதகால விடுப்பு வழங்கப்படும்.

6.4.5. பணியில் இருக்கும்போது அல்லது பணிசெய்து கொண்டிருக்கும்போது ஏற்பட்ட காயத்தின் விளைவாக பணியாளர் ஒருவர் அரசு பொது மருத்துவமனையில் அக் நோயாளியாக மருத்துவ சிகிச்சை பெறுவாரானால், அவருக்கு இதற்கென வரையறுக்கப்பட்ட விதிகளுக்குட்பட்டு முதல் ஆறு மாதங்களுக்கு முழுச் சம்பளத்துடனும், அடுத்த 18 மாதங்களுக்கு அரை சம்பளத்துடனும் சிறப்பு விடுப்பு அளிக்கப்படுகிறது.

6.4.6. சீருடை பெற தகுதியான அனைத்து ஆண் பணியாளர்களுக்கும் இரண்டு சீருடைக்கான டெரிக்காட்டன் துணியும், தகுதியான பெண் பணியாளர்களுக்கு மூன்று கைத்தறிப் புடவைகளும், மூன்று ரவிக்கைகளுக்கான பாலியஸ்டர் துணியும் ஆண்டுதோறும் வழங்கப்படுகிறது.

6.5. ஊதியக் கொடை :

1990-91 ஆம் ஆண்டில் மாத ஊதியம், அகவிலைப்படி, மற்றும் நகர ஈட்டுப்படி/கிராமப்படியில் 8.33 சதவிகிதம் ஊதியக் கொடையும் 5.67 சதவிகிதம் (குறைந்த பட்சம் ரூ. 750) கருணைத் தொகையும் ஒவ்வொரு பணியாளர்களுக்கும் வழங்கப்பட்டது. இவை தவிர 1991 ஆம் ஆண்டிற்கான சாதனை ஊக்கத் தொகையாக ரூ. 525 அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகத்திலுள்ள தகுதியுடைய பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் வழங்கப்பட்டது.

[1992- மார்ச் 24]

6.6. மருத்துவ மற்றும், விடுப்புப் பயன்கள், ஊதியக் கொடை, சாதனை ஊக்கத் தொகை போன்ற பயன்களுடன் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்கள் ஊதிய ஆய்வு பயன் (Review Benefit) கழக மானியத்துடன் உணவு வசதிகள், குழந்தைகளுக்கான கல்வி உதவித் தொகை, விடுப்புப் பயணச் சலுகை போன்ற பயன்களும் பெற்று வருகின்றார்கள்.

6.7.1. தொழிலாளர்கள் சொந்தமாக வீடுகளை கட்டுவதற்குத் தேவையான நிதி உதவிபெற தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிநிறுவனம் வாயிலாக ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

6.7.2. தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டுவதற்காக ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் வீடு கட்டும் சங்கங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. இச்சங்கங்களின் மூலம் கட்டப்படும் குடியிருப்புகளில் சாலை வசதி, தெருவிளக்கு வசதி, மற்றும் குடிநீர் வசதிக்கு ஆகும் செலவினை சம்பந்தப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அத்திட்ட மதிப்பீட்டில் 9 விழுக்காடு அளவிற்கு மிகரமல் ஏற்கும். வீடுகள் கட்டி முடிக்கப்படும் வரை தக்க பெறியாளர்களை சம்பந்தப்பட்ட கழகங்களே நியமனம் செய்து பணிகளை மேற்பார்வையிடும். இதுவரை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், ராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றில் பணியாற்றும் 4,235 பணியாளர்களுக்கு வீடுகள் கட்டப்பட்டுள்ளன. 275 பணியாளர்களுக்கான வீடு கட்டும் பணிகள் தொடர்ந்து செயல்பட்டு வருகின்றன.

6.7.3. 1992-93 ஆம் ஆண்டில் நிதி மற்றும் நில வசதிகளுக்கு டுப்டு 1,217 எண்ணிக்கையிலுள்ள வீடுகள் பணியாளர்களுக்கென்று கட்டப்படும்.

6.8. பணிக் காலத்தில் இறந்த போக்குவரத்துக் கழக பணியாளர்களுக்கு வழங்கப்படும் கருணைத் தொகை.

6.8.1. பணிக்காலத்தில் இறந்த அரசு ஊழியர்களின் வாரிசுதாரர்களுக்கு வழங்கப்படும் கருணைத் தொகையை ரூ. 40,000-லிருந்து ரூ. 60,000 ஆக உயர்த்தி அரசு ஆணையிட்டது. அனைத்து போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்களும், பணிக் காலத்தில் இறந்த பணியாளர்களின் வாரிசுதாரர்களுக்கு வழங்கப்படும் கருணைத் தொகையினை அரசு ஊழியர்களுக்கு இணையாக உயர்த்தி ரூ. 60,000 ஆக வழங்குமாறு கேட்டுக் கொண்டனர்.

1992 மார்ச் 24]

மேலும் 1-9-1989 முதல் 31-7-1991 வரை உள்ள இடைக் காலத்தில் இறந்த பணியாளர்களின் வாரிசு தாரர்கள் தங்களுக்கும் ரூ. 40,000-த்தினை பங்குத் தொகை ஏதும் செலுத்தாமல் வழங்குமாறு அரசினைக் கோரினர்.

6.8.2. இக்கோரிக்கைகளின் அடிப்படையில் அரசு கீழ்க் கண்டவாறு ஆணையிட்டுள்ளது :—

(அ) தொழிலாளர் வைப்பு காப்புறுதித் திட்டம் கீழ்க் காப்பீட்டுத் திட்டம் மட்டுமின்றி, போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்கள் 1-9-1989 முதல் 31-7-1991 வரையிலான காலத்தில் ரூ. 20,000-த்தினை கருணைத் தொகையாக வழங்க வகை செய்யும் திட்டத்தின்கீழ் கொண்டு வரப்படுவர். இதற்காக பணியாளர்களிடமிருந்து எவ்வித பங்குத் தொகையும் வசூல் செய்யப்பட மாட்டாது ;

(ஆ) மேலே பத்தி 'அ'-ல் ஆணையிடப்பட்ட கருணைத் தொகை ரூ. 20,000-த்தை 1-8-1991 முதல் ரூ. 40,000 ஆக உயர்த்தி வழங்கப்படும். இதற்காக ஒவ்வொரு பணியாளர்களிடமிருந்தும் அவர்களுடைய மாதாந்திர ஊதியத்திலிருந்து ரூ. 5 பிடித்தம் செய்யப்படும். 1-8-1991-ம் அதற்குப் பிறகும் இறந்த பணியாளர்களின் வாரிசுதாரர்களுக்கு இறந்த பணியாளர்களின் ஆகஸ்டு, 1991 மாத சம்பளத்தில் ரூ. 5 பிடித்தம் செய்யப்பட்ட பிறகு ரூ. 40,000 கருணைத் தொகை வழங்கப்படும்.

7. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு உலக வங்கியில் உத்வி:

7.1 சென்னைப் பேருதகர்ப் பகுதியில் போக்குவரத்து முறையைச் சீரமைக்க வழி செய்யும் வகையில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு உலக வங்கி ரூ. 58.80 கோடியளவில் கடனுதவி அளித்துள்ளது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் 1,000 பேருந்துகள் வாங்கவும், ஏழு பேருந்து பணிமனைகள், பத்து பேருந்து நிலையங்கள், ஒரு பெரிய பணிக்களரி, புயணியர் நிழற்குடைகள் மற்றும் தேவையான சாமான்கள் வாங்கவும் அமைக்கவும் உதவி செய்திட உலக வங்கி முன்வந்துள்ளது. இத்திட்டத்தின்கீழ் இதுவரை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் 645 பேருந்துகளை வாங்கி இயக்கி உள்ளது. உலக வங்கியுடன் 23-1-1991 அன்று நடைபெற்ற பேச்சுவார்த்தையின்போது பழைய பேருந்துகளை உடனடியாக மாற்றும் பொருட்டும் பேருந்து இயக்கத்தைப் பெருக்கிடும் வகையில் 1992-93 ஆம் ஆண்டில் 400 புதிய பேருந்துகள் வாங்கிட உலக வங்கியின் அனுமதி கோரப்பட்டது. உலக வங்கியின் ஒப்புதலுடன் 400 புதிய பேருந்து அடிச்சட்டங்கள் வாங்கிப் பன்னாட்டு ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் கோரப்பட்டன.

[1992 மார்ச் 24]

7.2. உலக வங்கித் திட்டத்தின்கீழ் பல்லவன் போக்கு வரத்துக்கழக டெப்போக்களில் 11 கணணிப் பொறிகள் அமைக்கப் பட்டுள்ளன. மேலும் 9 கணணிப் பொறிகளை ஏனைய டிப்போக்களில் அமைக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகின்றது. இத்துடன் டிப்போக்களில் கணணிப் பொறிகள் மூலம் பயணச் சீட்டு வழங்கும் முறை மற்றும் நிர்வாக தகவல் முறை நிறைவு பெறும்.

7.3. உலக வங்கி ஒப்புதலளித்தவாறு நேரத்தை கடைப் பிடித்து பேருந்து இயக்கத்தைச் செயல்படுத்திடும் வகையில் மின்னணு சாதனங்களை ஒரு பேருந்து நிலையத்தில் சோதனையளவில் நிறுவிட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

8. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் :

8.1. தமிழ்நாட்டிலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதித் தேவைகள் ஒரு தனித் தன்மையான முறையில் தமிழ்நாட்டில் நிறைவு செய்யப்படுகின்றன. பொதுமக்களிடமிருந்து வைப்பிட்டுத் தொகைகளைத் திரட்டுவதன்மூலம் நிறுவன நிதி உதவிக் கடனை பெறுவதன்மூலம் அடிக்கட்டங்கள் வாங்கவும் வண்டி மேற்கூடு கட்டுதல், பணிப்பட்டரை அமைத்தல், நடைமுறை மூலகனம் முதலிய பணிகளுக்காக மாநிலப் போக்கு வரத்துக் கழகங்களின் நிதித் தேவையை குறைந்த வட்டியில் பூர்த்தி செய்யும் போருட்டு தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மற்றும் நிதி நிறுவனம் 1975-ல் மார்ச் மாதம் நிறுவப்பட்டது.

8.2. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கிய காலத்தில் இருந்து ஆதாயத்தில் இயங்கி வருகிறது.

கடந்த மூன்றாண்டுகளில் வரிக்கு முந்தைய ஆதாயம்.

வருவாய்.

(ஆதாயம் வரி போடும் முன்).

(ரூபாய் இலட்சத்தில்)

1989-90

17.95

1990-91

19.08

1991-92

25.00

(சனவரி வரை)

8.3. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் செயற்படத் தொடங்கிய காலத்திலிருந்து சனவரி 1992 வரை

1992 மார்ச் 24]

ரூ. 815.81 கோடி (கடனுதவி பெற ஏற்பாடு செய்த ரூ. 16.51 கோடி உட்பட) நிதியுதவி அளித்துள்ளது. இதன் விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

(ரூபாய் கோடியில்)

|                |             |        |
|----------------|-------------|--------|
| நிதி உதவி      | 1988-89 வரை | 489.47 |
|                | 1989-90     | 103.65 |
|                | 1990-91     | 126.11 |
|                | 1991-92     | 96.58  |
| சனவரி 1992 வரை |             | 815.81 |

மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பழைய பேருந்துகளை மாற்றும் வகையிலும் புதிய பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்தும் வகையிலும் சுமார் 13,436 புதிய பேருந்துகளை தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் நிதி உதவியுடன் வாங்கியுள்ளது.

8.4. 1975-76-ல் 1.31 கோடியாக இருந்த வைப்பீட்டுத் தொகை சனவரி 1992-ல் ரூ. 186.39 கோடியாக உயர்ந்துள்ளது. இக் கணக்குகள் வைப்பீடு மற்றும் கடன் பற்றிய விவரங்கள் கணணிப்பொறி மூலம் முறைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

8.5. ரிசர்வ் வங்கி அயல்நாட்டு இந்தியர்களின் வைப்பீட்டுத் தொகையைப் பெற தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திற்கு அனுமதியளித்துள்ளது. இந்நிறுவனம் கோயம்புத்தூரில் 1-3-1991 அன்று ஒரு கிளையை ஏற்படுத்தியுள்ளது. கோயம்புத்தூர் கிளை 15-2-1992 வரை ரூ. 110 இலட்சம் திரட்டியுள்ளது.

#### 9. பல்லவன் போக்குவரத்து அறிவுரைப் பணிக்குழு:

9.1. அரசின் கொள்கைக்கிணங்க பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ஒரு அங்கமாகச் செயல்பட்டு வந்த முன்னாள் ஆலோசனைக் கிளை பல்லவன் போக்குவரத்து அறிவுரைப் பணிக்குழு என்று தனி நிறுவனமாக ரூ. 5 லட்சம் வரையறுக்கப் பட்ட மூலதனத்துடன் சிறப்பாகச் செயல்படும் நோக்கில் பதிவு செய்யப்பட்டு தொடங்கப்பட்டது. இந்நிறுவனம் 1984 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் முதல் தனது பணியினைத் துவக்கியது. பல்லவன் போக்குவரத்து அறிவுரைப் பணிக்குழு சாலைப் போக்குவரத்துத் துறையிலும் கணணித்திறையிலும் கீழே

[1992 மார்ச் 24]

குறிப்பிட்டுள்ள தனது இரண்டு பிரிவுகளின் மூலமாக ஆலோசனைப் பணிகளை வழங்கி வருகிறது :—

1. போக்குவரத்துப் பிரிவு.

2. பணி ஏற்பாட்டு வடிவமைப்பு மற்றும் கணணி மேம்பாட்டுப் பிரிவு.

9.2. மேலே குறிப்பிட்டுள்ள பிரிவுகள் தகுதியும், அனுபவமும் உள்ள வல்லுநர்களை தன்னகத்தே கொண்டுள்ளன. மேலும் இந்நிறுவனம் சிறந்த தேர்ச்சி பெற்ற வல்லுநர்களை சகோதர போக்குவரத்துக் கழகங்கள், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், அரசு நெடுஞ்சாலைத் துறையிலிருந்தும் ஆலோசனை பணித் தன்மைக்கேற்ப தேர்ந்தெடுத்துக் கொள்கிறது. இதுமட்டுமின்றி அரசுப் பணியிலிருந்து ஓய்வு பெற்ற அனுபவமிக்க அலுவலர்களையும் தேவைக்கேற்ப இந்நிறுவனம் ஈடுபடுத்திக் கொள்கிறது. ஆலோசனைப் பணி போட்டிகள் மிகுந்த தொழிலாக யிருப்பினும் தொடக்க காலமான 1984 ஆம் ஆண்டு முதல் இந்நிறுவனம் படிப்படியாக முன்னேறிக்கொண்டு வருகின்றது. கணினிமயமாக்குதல் துறையில் மேலும் பணிகள் கிடைத்திட நிறைய வாய்ப்புகள் உள்ளன.

9.3. இதன் செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 2 லட்சமாக தொடர்ந்து இருந்து வருகிறது. 31-3-1991 அன்று இந்நிறுவனத்தின் சேமிப்பு மற்றும் உபரி நிதி ரூ. 5.08 லட்சமாகும். இது இந்நிறுவனத்தின் வளர்ச்சியையும் லாபகரத்தின் மேம்பாட்டினையும் எடுத்துக் காட்டுகிறது. நிதியாண்டு 1991-92-ல் இந்நிறுவனத்தின் வருமானம் ரூ. 20.00 லட்சத்திற்கு அதிகமாக இருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இந்நிறுவனத்தில் பணியின் எல்லையை விரிவு படுத்துவதற்கான முயற்சிகள் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. வருங்காலத்தில் போக்குவரத்துத் திட்டப் பணிகளை அதிகமாக பெறக்கூடிய வாய்ப்புகள் பிரகாசமாக உள்ளன. தமிழ்நாட்டில் 26 பெரிய மற்றும் முக்கிய நகரங்களில் போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்து விரிவாக்கம் தொடர்பான குறுகிய மற்றும் மத்தியகாலத் திட்டம், விரைவு ஆய்வுகள் இந்நிறுவனம் மேற்கொள்ளும்.

10. போக்குவரத்துக் கழகங்களால் நடத்தப்படும் சிறப்பு நிறுவனங்கள் :

10.1. 1976-ல் துவங்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நன்மைக்காக மேற்பார்வை மற்றும் நிர்வாகம் பற்றிய ஆய்வு, மூலப்பொருள் சோதனை, ஒட்டுநர் பயிற்சி ஆகிய துறைகளில் பயிற்சியளித்து வருகிறது. போக்குவரத்து தொழில் நுட்ப உத்திகளில் தேர்ச்சி பெற்ற தொழிற் நுட்பப் பணியாளர்கள் பலரை உருவாக்கும் நோக்குடன் 1984-ம் ஆண்டில் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் கட்டுப்பாட்டின்கீழ் ஈரோட்டில் சாலை மற்றும் போக்குவரத்துத் தொழில் நுட்ப நிறுவனம் ஒன்றை அனைத்து போக்குவரத்துக்

1992 மார்ச் 24]

கழகங்களும் இணைந்து நிறுவியுள்ளது. மோட்டார் வாகனப் பொறியியலைச் சார்ந்த சாலை போக்குவரத்து நிறுவனம் தனது 8-வது ஆண்டில் நுழைந்துள்ளது. அதிலிருந்து இது வரையிலும் நான்கு அணிகளில் 549 பொறியாளர்கள் தேர்ச்சி பெற்று வெளி வந்துள்ளனர். ஆண்டு தோறும் இந்நிறுவனத்தில் 180 மாணவர்கள் சேர்க்கப்படுகின்றனர். இந்நிறுவன கட்டிடத்திற்காகும் மூலதனச் செலவுகள் முழுவதும் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் உபரி நிதியிலிருந்து அளிக்கப்படுகிறது. சுமார் ஒரு இலட்சம் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்கள் தாமாகவே முன்வந்து செலுத்தியுள்ள திருப்பித் தரக்கூடிய வைப்புத் தொகை நிதியிலிருந்து கிடைக்கப்பெறும் வட்டியின் மூலம் இந்நிறுவனத்தின் தொடர் செலவுத் தொகையை ஈடுகட்ட ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இக்கல்வி நிறுவனத்திற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட இடங்களில் 50 சதவிகித இடங்கள் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் குழந்தைகளுக்கேன ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன.

10.2 பயிற்சி பெற்ற தானியங்கி கம்மியர்களை போதிய எண்ணிக்கையில் பெறும் பொருட்டு பெரும்பாலான போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொழில் நுட்பப் பயிற்சி நிறுவனங்களை சொந்தத்திலேயே நடத்தி வருகின்றன.

10.3 பெரியார் மாவட்டம் பெருந்துறையில் உள்ள ரர்மலிங்கம் காசநோய் மருத்துவமனையில் மருத்துவக் கல்லூரி ஒன்றினைத் தொடங்கிட சாலை போக்குவரத்து நிறுவனத்திற்கு 1986-ஆம் ஆண்டு அரசு அனுமதி வழங்கியது. பொறியியல் கல்லூரி நடத்தப்படும் முறையிலேயே இக்கல்லூரி நடத்தப்படுகிறது. பெருந்துறையில் உள்ள மருத்துவக் கல்லூரியில் உள்ள அமைப்பு வசதிகள் கொண்ட கட்டிடத்தைக் கட்டும் வரையில் இம்மருத்துவக் கல்லூரிக்காக ஒவ்வொரு வருடமும் தேர்வு செய்யப்படும் 60 மாணவர்கள் கொண்ட அணியினர் சென்னை மருத்துவக்கல்லூரி மதுரை மருத்துவக்கல்லூரி மற்றும் கீழ்ப்பாக்கம் மருத்துவக் கல்லூரி ஆகிய கல்லூரிகளில் தற்காலிகமாக சேர்க்கப்படுகின்றனர். பெருந்துறையில் இம்மருத்துவக் கல்லூரி 1992-93-ஆம் கல்வி ஆண்டிலிருந்து இயக்கப்படவுள்ளது. இதற்குத் தேவையான கட்டிடப்பணிகள் தொடர்ந்து நடைபெற்று வருகிறது. ஆண் மற்றும் பெண் மாணவர்களுக்கான விடுதி கட்டுமானப் பணியும் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

## 11. மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை :

11.1 1955-ஆம் ஆண்டு தொடங்கப்பட்ட மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்பு நிறுவனம் 1981ம் ஆண்டு தனி டனித்துறை யாக அமைக்கப்பட்டது. பின்னர் 1983-ம் ஆண்டு மேற்குறிப்பிட்ட நிறுவனத்தின் பெயர் மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை என மாற்றப்பட்டது. இம்மாநிலத்திலுள்ள சுமார் 7,080 அரகத்துறை ஊர்திகள் சம்பந்தப்பட்ட பழுதுபார்த்தல், மற்றும் பராமரித்தல் பணிகளை இத்துறை கவனித்து வருகிறது.

[1992 மார்ச் 24]

மாவட்டத் தலைமையிடங்களில் பதினாறு தானியங்கிப் பணி மனைகளும் பராமரிப்புப் பணி செய்வதற்காக ஒரு நிலையமும் உள்ளது. மாவட்டங்களிலுள்ள பணிமனைகளின் செயல்பாட்டினை திறம்பட மேற்பார்வையிட சேலத்தில் ஒன்றும், திருச்சியில் ஒன்றுமாக இரு துணை இயக்குநர் அலுவலகங்களும் இயங்கி வருகின்றன.

11.2. அரசுத் துறையைச் சார்ந்த அனைத்து ஊர்திகளுக்கும் எரிபொருள் வழங்குவதற்கென சென்னையில் இரண்டு ஊர்வோர் பெட்ரோல் நிலையங்களும், தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, தருமபுரி, கடலூர் மற்றும் நாகர்கோவில் ஆகிய இடங்களில் முறையே ஒரு பெட்ரோல் நிலையமும் இத்துறையால் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன.

11.3 விரிவாக்கத் திட்டம் ஆறாம் மற்றும் ஏழாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களின் கீழ், வட ஆற்காடு அம்பேத்கார், காமராசர், பெரியார், நீலகிரி, புதுக்கோட்டை, பகம்பொன் மத்தூராமலிங்கத் தேவர், இராமநாதபுரம் மற்றும் திண்டுக்கல் அண்ணா ஆகிய மாவட்டங்களில் தானியங்கிப் பணிமனைகளை அமைக்க அரசு அனுமதி அளித்துள்ளது. வேலூர், ஊட்டி மற்றும் திண்டுக்கல் ஆகிய இடங்களில் உள்ள பணிமனைகள் 1987-88-ஆம் ஆண்டிலிருந்தும், சிவகங்கை மற்றும் இராமநாதபுரம் ஆகிய இடங்களில் உள்ள பணிமனைகள் 1989-90-ம் ஆண்டிலிருந்தும் செயல்பட்டு வருகின்றன. பெரியார் மாவட்டம், ஈரோட்டில் ரூ. 15.50 இலட்சம் செலவில் பணிமனைக் கட்டிடம் கட்டப்பட்டு வருகிறது. மேலும், இராமநாதபுரத் தில் ரூ. 17.60 இலட்சம் செலவில் தானியங்கிப் பணிமனை கட்டிடம் கட்டப்பட்டு வருகிறது. இந்தப் பணிமனை கட்டுமானம் முடிந்த பிறகு இராமநாதபுரம் மாவட்ட ஆட்சியரின் வளாகத்தில் தற்காலிகமாக தற்போது செயல்பட்டு வரும் பணிமனை இடம் மாற்றம் செய்யப்படும்.

## 12. தமிழ்நாடு துறைமுகத்துறை :

12.1 இரண்டு நடுத்தர துறைமுகங்களான கடலூர் மற்றும் நாகப்பட்டினம், சிறிய துறைமுகங்களான பாம்பன், வாலிநோக்கம், இராமேஸ்வரம், குளச்சல் மற்றும் கன்னியாகுமரி ஆகியன தமிழக அரசால் நிர்வகிக்கப்படுகின்றன. பெரிய துறைமுகங்களான சென்னை மற்றும் தூத்துக்குடி ஆகியவை இந்திய அரசாங்கத்தால் நிர்வகிக்கப்படுகின்றன. சிறிய மற்றும் நடுத்தர துறைமுகங்களில் நிர்வாகப் பராமரிப்புப் பணிகளை செய்வதே தமிழ்நாடு அரசு துறைமுகத் துறையின் முக்கிய பணிகளாகும்.

1992 மார்ச் 24]

12.2 இந்த நடுத்தர மற்றும் சிறிய துறைமுகங்களில் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி செய்யப்படும் முக்கிய சரக்குகளின் விவரம் பின்வருமாறு :—

ஏற்றுமதி

இறக்குமதி

வெங்காயம்

உரம்

இல்மனைட் மணல்

ஃப்ளவர்ஸ்பார்

அரிசித் தலிடு

உணவு தானியங்கள்

ஃபெல்ட்ஸ்பார்

தார்

பொதுச் சரக்கு

12.3 சிறு துறைமுகங்களில் 1990-91-ம் ஆண்டில் 2.27 இலட்சம் டன்களும் 1992 ஜனவரி முடிய 1.67 இலட்சம் டன்களும் ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்யப்பட்டன.

12.4, தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறையின் துறைமுகங்களுக்கு அதிக அளவு சரக்குகளைச் சர்க்கும் பொருட்டு இடைநிலை மற்றும் சிறு துறைமுகங்களை மேம்படுத்துவதில் அரசு அக்கறை கொண்டுள்ளது.

அந்த நோக்கத்துடன். 1991-92 ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு துறைமுகத்துறைக்கு கீழ்க்காணும் திட்டங்களை அரசு ஒப்பளித்தது.

1. ரூ. 10 இலட்சம் மொத்த செலவில் கடலூர் துறைமுக சாலைகளை மேம்படுத்துதல்.

2, ரூ. 5 இலட்சம் செலவில் கடலூர் துறைமுக மேம்பாட்டிற்காக செய்யத் தக்கமைக்கான ஆய்வு (Feasibility study) செய்தல்.

3. நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் ரூ. 6 இலட்சம் செலவில் புதிய வழுக்குப் பாதை அமைத்தல். மேற்கூறிய அனைத்துத் திட்டப் பணிகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

12.5. துறைமுகப் பொறியியற் கோட்டம். துறைமுகப் பணிகள் தவிர, மண்டபத்தில் கடலோரக் காவல் படைபிள்ளைகளாக ரூ. 27.36 இலட்சம் செலவில் ஒரு மரப்பாலம் கட்டும் பணியையும் செய்து முடித்துள்ளது.

இது தவிர ரூபாய் 48.00 இலட்சம் செலவில் கோட்டைப் பட்டினத்தில் மீன் வளத்துறைக்காக ஓர் ஆர்.கி.சி. ஜெட்டி கட்டும் பணியும் துரிதமாக நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது.

[1992 மார்ச் 24]

2,6 சிறு துறைமுகங்கள் மேம்பாட்டிற்காக 1992-93 ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 15.00 இலட்சம் செலவு செய்ய திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

நாகப்பட்டினம் துறைமுக மேம்பாட்டிற்காக விரிவான திட்ட அறிக்கை 1992-93 இல் தயாரிக்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது, குளச்சல் துறைமுகத்தில் ஆர்.சி.சி. ஜெட்டி கட்டும் பணி நடைபெற்று வருகிறது. இப்பணி 1992-93-இல் முடிவடையும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

### 13. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் :-

13.1 தொடர்ந்து மின் உற்பத்தி செய்யும் வகையில் தமிழ்நாடு மின் வாரியத்தின் அனல் மின் நிலையங்களுக்குத் தேவையான நிலக்கரியை தரைவழியில் எடுத்துச் செல்வதில் உள்ள பிரச்சினைகளை சமாளிக்கும் பொருட்டு, கடல் வழியாக நிலக்கரியை எடுத்துச் செல்வதற்காக மாநில அரசுத் துறையில் முகவரமைப்பு ஒன்றை ஏற்படுத்துவதென்று 1973 ஆம் ஆண்டு டிசம்பரில் மாநில அரசு முடிவு செய்தது. இவ்வாறு 1973 ஆம் ஆண்டு முடிவிற்குணங்க 1956-ஆம் ஆண்டு கம்பெனிகள் சட்டத்தின்கீழ் 11-4-1974 ஆம் நாளன்று பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத் கழகம் ஏற்படுத்தப்பட்டது.

13.2. தமிழ்நாடு மின் வாரியத்தின் சார்பாக அதன் சொந்த கப்பல்கள் மூலமும், வாடகைக்கு அமர்த்தப்படும் கப்பல்கள் மூலமும் நிலக்கரியை கடல் வழியாக எடுத்து வருதல், தூத்துக்குடியில் வெளிப்புற நிலக்கரியை ஏற்றியிறக்கும் துறையில் அமைந்துள்ள சுழல்பட்டை அமைப்பிற்கு நிலக்கரியைக் கப்பலிலிருந்து கொண்டு வருதல், சுற்றுலாப் பயணிகளின் பயனுக்காக கன்னியாகுமரியிலிருந்து விவேகானந்தர் நினைவுப் பாதைக்கு படகுப் போக்குவரத்து நடத்துதல், தூத்துக்குடி துறைமுகத்திற்கு அருகில் முகார தரைதளம் பணிமனை ஒன்றை நடத்துதல் ஆகியவை இக்கழகத்தின் தற்போதைய பணிகளாகும். இக்கழகத்தின் கப்பல் தொகுதியில் மூன்று சொந்தக் கப்பல்களும், பத்து வாடகைக் கப்பல்களும் உள்ளன. இவை அனைத்தின் மூழ்கு திறன் 4.45 இலட்சம் டன்களாகும். இக்கழகம் வாடகை கப்பல்களை “ஆதாயக இழப்பற்ற” அடிப்படையிலும் சொந்தக் கப்பல்களை தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திற்கு “வாடகை” அடிப்படையிலும் இயக்கி வருகிறது, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் 1990-91 ஆம் ஆண்டில் 66,36 இலட்சம் மெட்ரிக் டன் நிலக்கரியை ஏற்றிச் சென்றதற்குப் பதிலாக அதே எண்ணிக்கையில் உள்ள கப்பல்களைக் கொண்டு 1991-92 (31-1-1992 வரை) மொத்தம் 64,97 இலட்சம் இலக்கரியை ஏற்றிச் சென்றிருக்கிறது.

1992 மார்ச் 24]

13.3. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம். அதற்குச் சொந்தமான மூன்று கப்பல்களைக்கொண்டு ஆண்டொன்றுக்கு அதிகபட்சமாக 18 இலட்சம் மெட்ரிக் டன் நிலக்கரியையே கொண்டு வர இயலும், ஆனால் தூத்துக்குடியில் அனல் மின்நிலையத்தில் தற்போதுள்ள மூன்று மின் உற்பத்திப் பிரிவுகளின்தேவை ஆண்டொன்றுக்கு 36 இலட்சம் டன்களாகும். முதலில் இக் கப்பல்கள் தூத்துக்குடி அனல் மின் நிலையத்திற்கு ஹால்டியாவி லிருந்து நிலக்கரியைத் தூத்துக்குடிக்கு ஏற்றிவந்தன. தூத்துக்குடி அனல் மின்நிலையத்திற்காக நிலக்கரியைச் சிக்கனமாகவும், திறம்படவும் கொண்டுவர, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் தற்போது அதற்குச் சொந்தமாக உள்ள கப்பல்களைப் போன்று மேலும் மூன்று கப்பல்களை வாங்க அரசுக்குச் செயற் குறிப்பினை அனுப்பி வைத்துள்ளது. இச்செயற்குறிப்பு அரசின் தீவிர ஆய்வில் உள்ளது.

விமான தளங்கள் :

14. தூத்துக்குடி, சேலத்தில் புதிய விமான நிலையங்கள் :

14.1. தமிழ்நாட்டில் முக்கிய இடங்களில் மேலும் கூடுதலாக விமான போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கருதப்பட்டது. இதற்கிணங்க மாநில அரசு, தேசிய விமான நிலைய குழுமத்திடன் கலந்தாலோசித்து பின்னர் தூத்துக்குடியில் ஒன்றும் சேலத்தில் ஒன்றுமாக இரு விமான நிலையங்களை அமைக்க தீர்மானித்துள்ளது.

தூத்துக்குடி விமான நிலையம்.

14.2. இந்த அரசு 8,74,000 ரூபாய் மதிப்புள்ள 180 ஏக்கர் நிலத்தை தேசிய விமான நிலைய குழுமத்திடம் 21-11-1988 ஆம் நாளன்று இலவசமாக ஒப்படைத்தது. இடத்தைப் பண்படுத்துவது, இணைப்புச் சாலைகள் போடுவது, குடிநீர், மின் இணைப்புகள் கொடுப்பது போன்று சில பணிகளுக்காக அரசு ரூ. 20.50 இலட்சம் வழங்கியது. இப்பணிகள் முடிக்கப்பட்டு விட்டன. இத்துடன் விமான நிலைய கட்டிடங்களைக் கட்டு வற்காக தேசிய விமான நிலைய குழுமத்திற்கு மாநில அரசின் வங்குத் தொகையாக ரூ. 40 இலட்சம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இவ்விமான நிலையப் பணிகள் முடிவுற்ற பின் விமானப் போக்கு வரத்து இணைப்பு விரைவில் கிடைக்கும் என்று எதிர்ப்பார்க்கப் படுகிறது.

சேலம் விமான நிலையம் :

14.3. இதைப்போன்று அரசு ரூ. 70.15 இலட்சம் செலவில் 130 ஏக்கர் நிலத்தைக் கையகப்படுத்தி, சேலத்தில் விமான நிலையம் கட்டுவதற்காக, தேசிய விமான நிலைய குழுமத்திடம் 27-9-1989 ஆம் நாளன்று இலவசமாக ஒப்படைத்துள்ளது. இந்த நிலம்

[1992 மார்ச் 24]

முழுவதும் மேடு பள்ளங்கள் நிறைந்த குன்றுப் பகுதியாக உள்ளதால் இந்நிலத்தைச் சமன் படுத்துவதற்காகத் தேசிய விமான நிலையக் குழுமத்திடம் இந்த அரசு ரூ. 60 இலட்சம் வழங்கியுள்ளது. அணுகுசாலை வசதி, குடிநீர் வசதி, மின் இணைப்பு வழங்குவதற்காக அரசு மேலும், 41,04,800 ரூபாய்க்கு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. இப்பணிகள் தற்போது நடைபெற்று வருகின்றன. இப்பணிகள் விரைவில் முடிவடையுமென்று எதிர் பார்க்கப்படுகிறது.

